LOGISTISCHE KONZEPTE DER INTERNATIONALEN SPEDITION DER DDR

HOCHSCHULDOZENT Dr. sc. oec. JOACHIM MATTHÄI, Dresden und
Dr. oec. ULRICH REH, Berlin/DDR

1. Der Wandel von der Speditionsofferte zur logistischen Offerte

Die bestimmenden Tätigkeitsmerkmale des Spediteurs sind seit eh und je durch das Zusammenfügen von verschiedenen Transport-, Umschlag- und Lagerleistungen (TUL-Leistungen) sowie den damit zusammenhängenden kommerziellen und informationellen Vorgängen mit dem Ziel der Erstellung einer neuen, komplexeren Leistung ("Transportpaket", "Dienstleistungsbündel") im Interesse seines Auftraggebers gekennzeichnet. Sein Transport-Know-how, über die Beratungsleistung traditionell in der Speditionsofferte herkömmlicher Art enthalten, ist - wie seine Tätigkeitsmerkmale überhaupt - ebenfalls Wandlungen unterworfen. Es orientiert sich nicht mehr nur auf Vermittlung und Organisierung des eigentlichen Transports, sondern es können darin eigene Transportdurchführung (Selbsteintritt) ebenso eingeschlossen sein wie Hauptfrachtführertätigkeit. Schließlich ist er auch in der Lage (und macht davon zunehmend Gebrauch), dem Transport vorgelagerte und/oder ihm nachgelagerte Prozesse komplex für seinen Auftraggeber zu übernehmen. Oder anders ausgedrückt: der Strukturwandel in der Spedition vollzieht sich in aufsteigender Linie wie folgt: Spediteur - (Spediteur und) carrier - (Multimodaler Transport-) Operator - Logistik-Operator.

Als Logistik-Operator wird er Organisator von Logistik-Prozessen: das sind bereichsübergreifende Transfer-Prozesse mit dem Ziel der Raum- und Zeitüberbrückung von Gütern und den damit zusammenhängenden Informationen. Haupttätigkeitsfeld des Spediteurs für seine Auftraggeber ist die Absatzlogistik, zunehmend in bestimmtem Umfang auch die Beschaffungslogistik. In beiden Fällen wird die generell organisierende Funktion mit der speziellen Sammel- und Verteilfunktion verbunden, wofür der Begriff Distributionslogistik gebräuchlich ist. Die Distributionslogistik ist bei allen Formen der Zusammenfassung von Einzelsendungen zu größeren Partien (insbesondere im Kleingut-/Sammelgutverkehr) oder zu Ladeeinheiten (z.B. Less-Than-Container-Load) speditionstypisch. Sie basiert auf der Organisierung von Distributionsketten, die im allgemeinen als Oberbegriff für Transportketten unter Einschluß von bereichsübergreifenden Informationsketten verstanden werden. Schließlich ist bei ganzheitlicher Betrachtung des Absatzes die Kopplung mit dem Marketing, das die Logistik einschließt, üblich. Die internationale Spedition erbringt in diesem Sinne beim Absatz von TUL-Leistungen prinzipiell logistische Leistungen. Das bedeutet aber nicht, daß damit die konventionelle Vermittlungs- und Beratungsfunktion oder die schon klassische Selbstübernahme von Transportleistungen (carrier-Funktion) gegenstandslos wäre; das Leistungsprofil der Speditionsbetriebe ist auch weiterhin auf diese Nachfrage präpariert. Aber die Ausdehnung des Wirkungsfeldes zum einen und die geforderte Leistungsbündelung zum anderen erfordern die Entwicklung logistischer Konzepte, der sich auch die internationale Spedition der DDR stellt.

2. Logistische Aufgabenstellungen im Leistungsprofil der internationalen Spedition der DDR

Die internationale Spedition der DDR hat mit ihrem Konzept "Deutrans 2 000" eine Profilierung eingeleitet, die ihr für neue Entwicklungen auf den Märkten sowohl anbieter- als auch nachfragerseitig die erforderliche Flexibilität und Dynamik ermöglicht. Dabei unterliegt sie nicht nur Anapssungszwängen aus ihrer Mittlerstellung zwischen Auftraggeber und

TUL-Betrieben heraus (also passiv), sondern sie nimmt bestimmend Einfluß auf die Gestaltung solcher Prozesse, bei der sie bereits heute durch Übernahme der Hauptfrachtführerschaft (also aktiv) wirkt. Solche multimodalen Transporte, bei denen der internationale Spediteur als MTO (Multimodal Transport Operator) fungiert, werden im Großbritannien-, Finnland- und Nahost-Verkehr (insbesondere auf der Basis unifizierter Ladeeinheiten) durchgeführt. Das ist Ausdruck für eine - bezogen auf den konventionellen Transport- und Speditionsvorgang - höherwertige Leistungsbündelung, die auch rechtlich (insbesondere haftungsmäßig) eine qualifiziertere Entsprechung findet /1/. Weitere Erscheinungsformen sind

- der Expreßverkehr, den das VE Kombinat Deutrans mit weltweit agierenden Unternehmen für den Transport sehr zeitempfindlicher Güter betreibt,
- die Übernahme von Lagern für das Kommissionieren von Außenhandelsgütern,
- die Durchführung von Transport- und Speditionsprojekten nach dem Just-in-time-Prinzip.

Nicht zuletzt sind Kombi-Verkehre in diesem Zusammenhang zu nennen.

3. Der physische Transfer als Basis für logistische Konzepte

Die Inanspruchnahme logistischer Leistungen eines Spediteurs ist letztlich darauf gerichtet, die vielen Teilzeiten anteiliger Bewegungsvorgänge im Interesse eines zeitgeringen Gesamt-Bewegungsvorgangs kostenwirksam zu minimieren. In struktureller Hinsicht läßt sich ein solches Vorhaben durch Schaffung eines Bereichs oder einer Abteilung innerhalb der internationalen Spedition noch qualifizieren; denkbar ist auch die Bildung eines speziellen Logistik-Betriebes als Bestandteil des Speditionskombinats. Die tragende Rolle des physischen Transfers der Außenhandelsgüter bei der Vertragserfüllung findet ihren Ausdruck im Niveau des Lieferservice, der sich in Lieferzeit, Lieferzuverlässigkeit, Lieferbeschaffenheit und Lieferbereitschaft /2, S. 28/ widerspiegelt. Neuere Untersuchungen bewerten die logistischen Aktivitäten von Speditionsunternehmen in der Reihenfolge 1. Transportzeit zwischen Verkäufer und Käufer, 2. Verfügbarkeit der Ware (als Ausdruck für schnelles Reagieren bei kurzen Abrufzeiten), 3. Möglichkeit ständiger Aussage über den erreichten Beförderungsort auf dem Wege zum Empfänger /3, S. 56 f/; das ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, Produktion und Absatz bestandsarm organisieren zu können.

Damit wird deutlich, daß guter physischer Transfer das A und O der Verwirklichung logistischer Konzepte auch der internationalen Spedition der DDR ist.

Literatur

/1/ Aktuelle Rechtsfragen des internationalen multimodalen Transports./Richter-Hannes, D. - In: Fiata-information, ZÜrich, December 1986, S.11-14 (engl.)

/2/ Qualitative Wachstumschancen der See- und Luftfrachtspedition in der internationalen Distributionslogistik der Investitionsgüterindustrie./Dehn, Wulf-D. - Heft 11 der Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster. - Göttingen 1987

/3/ Die Transporteure angesichts der logistischen Herausforderung./ Derid, J., Bourgeois, G. - In: Logistiques Magazine - Paris (1988) 29, S. 56-86 (franz.)